

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/EP05/050435

International filing date: 01 February 2005 (01.02.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: DE
Number: 10 2004 008 910.8
Filing date: 24 February 2004 (24.02.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 04 April 2005 (04.04.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 10 2004 008 910.8

Anmeldetag: 24. Februar 2004

Anmelder/Inhaber: Robert Bosch GmbH,
70469 Stuttgart/DE

Bezeichnung: Verfahren und Kommunikationssystem zur
Übertragung von Informationen in einem
Kraftfahrzeug

IPC: G 06 F 13/38

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-
sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 04. März 2005
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

5 20.02.2004
Robert Bosch GmbH, 70442 Stuttgart

10 Verfahren und Kommunikationssystem zur Übertragung von
Informationen in einem Kraftfahrzeug

Stand der Technik

15 Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zur
Übertragung von Informationen in einem Kraftfahrzeug
zwischen elektrischen Komponenten des Kraftfahrzeugs. Die
Komponenten sind zur Informationsübertragung an eine
Datenbusstruktur des Kraftfahrzeugs und zur
20 Energieversorgung an eine Versorgungsleitungsstruktur des
Kraftfahrzeugs angeschlossen. Die Informationen werden in
aufeinanderfolgenden Zyklen über die Datenbusstruktur
übertragen. Jeder Zyklus umfasst mindestens ein Zeitfenster
zur Informationsübertragung zu bestimmten Zeitpunkten und
25 mindestens ein Ereignisfenster zur Informationsübertragung
zu bestimmten Ereignissen.

Außerdem betrifft die Erfindung ein Verfahren zur
Übertragung von Informationen in einem Kraftfahrzeug
30 zwischen elektrischen Komponenten des Kraftfahrzeugs, bei
dem die Informationen zur redundanten
Informationsübertragung zumindest teilweise sowohl über die
Datenbusstruktur als auch über die
Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden.

Des Weiteren betrifft die vorliegende Erfindung ein Kommunikationssystem für ein Kraftfahrzeug. Das Kommunikationssystem umfasst mehrere elektrische Komponenten, eine Datenbusstruktur, an welche die Komponenten zur Informationsübertragung zwischen den Komponenten angeschlossen sind, und eine Energieversorgungsstruktur, an welche die Komponenten zur Informationsübertragung angeschlossen sind. Die Informationsübertragung erfolgt über die Datenbusstruktur in aufeinanderfolgenden Zyklen, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Zeitpunkten und mindestens ein Ereignisfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Ereignissen umfasst.

Schließlich betrifft die Erfindung auch ein Kommunikationssystem für ein Kraftfahrzeug. Das Kommunikationssystem umfasst mehrere elektrische Komponenten, eine Datenbusstruktur, an welche die Komponenten zur Informationsübertragung zwischen den Komponenten angeschlossen sind, und eine Energieversorgungsstruktur, an welche die Komponenten zur Informationsübertragung angeschlossen sind. Bei dem Kommunikationssystem erfolgt die Informationsübertragung zumindest teilweise sowohl über die Datenbusstruktur als auch über die Versorgungsleitungsstruktur.

In Kraftfahrzeugen werden in zunehmendem Maße elektrische Komponenten eingesetzt, die über eine Datenbusstruktur zur Informationsübertragung miteinander in Verbindung stehen. Zur Energieversorgung sind die elektrischen Komponenten an eine Energieversorgungsleitungsstruktur angeschlossen. Bei den elektrischen Komponenten handelt es sich beispielsweise

um Sensoren, Aktoren und/oder Steuergeräte. Des weiteren werden in Kraftfahrzeugen in zunehmendem Maße auch solche Funktionen elektrisch realisiert, die bisher aus Sicherheitsgründen oder aus anderen Gründen zumindest zum Teil mechanisch realisiert waren. Wurden beispielsweise früher noch die Befehle von einem Gaspedal über einen Bowdenzug an eine Drosselklappe oder an ein Steuergerät der Brennkraftmaschine übermittelt, ist diese Funktion heutzutage in der Regel elektronisch ausgebildet, wobei ein Sensor die Stellung des Gaspedals aufnimmt, ein Wandler die Sensorsignale in entsprechende elektrische Signale umwandelt, die dann über eine Datenleitung an die Drosselklappe oder das Steuergerät der Brennkraftmaschine übertragen und dort weiter verarbeitet werden. Von dem Steuergerät werden die Ansteuersignale an ein Kraftstoffeinspritzsystem und/oder an Gaswechselventile (Einlass-/Auslassventile) der Brennkraftmaschine weitergeleitet. Die eigentliche Ansteuerung der Drosselklappe, des Einspritzsystems und/oder der Gaswechselventile erfolgt über geeignete Aktoren, die mittels der Ansteuersignale angesteuert werden (sogenanntes Throttle-By-Wire). Auf ähnliche Weise funktionieren sämtliche sogenannten X-By-Wire-Funktionen in einem Kraftfahrzeug, zum Beispiel Brake-By-Wire, Steer-By-Wire, Shift-By-Wire, etc., bei denen bisher zumindest teilweise mechanisch realisierte Funktionen ausschließlich elektrisch realisiert werden.

Um den Verkabelungsaufwand zwischen den einzelnen elektrischen Komponenten in dem Kraftfahrzeug möglichst gering zu halten, sind die elektrischen Komponenten in der Regel über Datenbusstrukturen miteinander vernetzt, über die Informationen, beispielsweise Messsignale, Ansteuersignale, Zustandsinformationen etc., nach

bestimmten Kommunikationsprotokollen übertragen werden können. Durch die zunehmende Abkehr von der mechanischen Realisierung von Kraftfahrzeugfunktionen nimmt zum einen die Menge der in den Kraftfahrzeugkommunikationssystemen zu übertragenden Informationen stark zu, und zum anderen steigen auch die Anforderung an die Sicherheit der Informationsübertragung über die Datenbusstruktur.

Ein wichtiger Sicherheitsaspekt bei der Informationsübertragung in einem Kraftfahrzeug ist zum einen, dass die Informationen auf jeden Fall über die Datenbusstruktur übertragen werden und ihren Empfänger auf jeden Fall erreichen und nicht, beispielsweise aufgrund einer Überlastung oder eines Defekts der Datenbusstruktur, verloren gehen oder an den falschen Empfänger gelangen. Um dieser Sicherheitsanforderung Rechnung zu tragen, sind Kommunikationssysteme für Kraftfahrzeuge bekannt, bei denen die Informationen nicht nur über die Datenbusstruktur, sondern redundant auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden. Die Informationsübertragung über die Versorgungsleitungsstruktur wird auch als Power-Line-Communications (PLC) bezeichnet. Der Aufbau und die Funktionsweise solcher Kommunikationssysteme, die Topologie und die erforderliche Konditionierung der Versorgungsleitungsstruktur sind in den Druckschriften DE 101 42 408 A1, DE 101 42 409 A1 und DE 101 42 410 A1 beschrieben.

Zum anderen ist es ein wichtiger Sicherheitsaspekt, dass die übertragenen Informationen nicht nur mit Sicherheit an den richtigen Empfänger gelangen, sondern diesen auch innerhalb einer vorgebbaren Übertragungszeit erreichen. Um diese Sicherheitsanforderung erfüllen zu können, sind in der Vergangenheit eine Vielzahl verschiedener

Kommunikationsprotokolle entwickelt worden, von denen einige nachfolgend kurz erläutert werden.

Ein solches Kommunikationsprotokoll zur Übertragung von
5 Informationen im Rahmen von sicherheitsrelevanten
Anwendungen ist beispielsweise das sogenannte Time
Triggered Controller Area Network (TTCAN)-Protokoll. Das
TTCAN-Protokoll basiert auf der sogenannten Controller Area
Network (CAN)-Datenübertragungsschicht, die in ISO 11898-1
10 spezifiziert ist. Das TTCAN-Protokoll kann die
standardisierten CAN physikalischen Schichten nutzen, wie
sie für Hochgeschwindigkeits-Sende-/Empfangs-Einheiten in
ISO 11898-2 und für fehlertolerante Niedriggeschwindig-
keits-Sende-/Empfangs-Einheiten in ISO 11898-3 spezifiziert
15 sind. Das TTCAN-Protokoll stellt Mechanismen zur Verfügung,
um Nachrichten sowohl zeitgesteuert als auch
ereignisgesteuert übertragen zu können. Dadurch können CAN-
basierte Netzwerke in sicherheitsrelevanten Umgebungen (zum
Beispiel in einem geschlossenen Regelkreis) eingesetzt
20 werden. Ein anderer Vorteil des TTCAN-Protokolls ist die
Verbesserung des Echtzeitverhaltens in CAN-basierten
Netzwerken.

Die ISO (International Standardization Organisation) hat
25 das TTCAN-Protokoll in ISO 11898-4 spezifiziert. In dieser
Spezifikation gibt es in einem Kommunikationszyklus (Basic
Cycle) drei verschiedene Arten von Zeitrahmen, innerhalb
denen Nachrichten übertragen werden können: Ausschließliche
Zeitfenster (sogenannte Exclusive Time Windows),
30 vermittelnde Zeitfenster (sogenannte Arbitrating Time
Windows) und freie Zeitfenster (sogenannte Free Time
Windows). In den vermittelnden Zeitfenstern können mehrere
Botschaften um den Zugang auf die Datenbusstruktur
streiten. Die ausschließlichen Zeitfenster sind einer

bestimmten Botschaft zugeordnet, die periodisch ohne Konkurrenz um die Zugriffsrechte auf die Datenbusstruktur übertragen wird. Die ausschließlichen Zeitfenster entsprechen also den Zeitfenstern im Sinne der vorliegenden
5 Erfindung.

Um die zeitgesteuerte Kommunikation unterstützen zu können, verfügen alle Komponenten (Netzwerkknoten) über eine gemeinsame Zeitbasis verfügen, die entweder durch einen
10 internen oder einen externen Zeitgeber zur Verfügung gestellt wird. Eine CAN-typische ereignisgesteuerte Informationsübertragung ist in den vermittelnden Zeitfenstern möglich. Diese entsprechen also den Ereignisfenstern gemäß der Erfindung. Durch die freien
15 Zeitfenster ist auf relativ einfache Weise eine nachträgliche Erweiterung des Kommunikationssystems möglich. Ein Zyklus zur Informationsübertragung beginnt mit einer Referenznachricht, welche eine Synchronisation der Komponenten bewirkt. Die CAN-typische automatische
20 Übertragungswiederholung von Nachrichten, die nicht erfolgreich übermittelt werden konnten, ist deaktiviert.

Gemäß dem TTCAN-Protokoll werden Informationen also in sich periodisch wiederholenden Zyklen übertragen, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster (Exclusive Time Window) aufweist, in dem festgelegte Nachrichten zu bestimmten Zeitpunkten innerhalb des Zyklus übertragen werden können. Darüber hinaus umfasst jeder Zyklus mindestens ein Ereignisfenster (Arbitrating Time Window), das für eine
30 ereignisgesteuerte Informationsübertragung eingesetzt werden kann. Bei dem TTCAN-Protokoll wird also in den zeitgesteuerten Ansatz zur Datenübertragung des CAN ein ereignisgesteuerter Ansatz integriert. Dadurch kann erreicht werden, dass sich die in der TTCAN-

Datenbusstruktur verwendete Kommunikation deterministisch verhält, das heißt, dass über die Sendezeit einer Nachricht eine Aussage getroffen werden kann. Das TTCAN-Protokoll eignet sich daher sehr gut für den Einsatz in

- 5 sicherheitsrelevanten Systemen. Weitere Informationen über das TTCAN-Protokoll können einer Vielzahl von Veröffentlichungen entnommen werden, beispielsweise dem Internet unter <http://212.114.78.132/can/ttcan/> mit Veröffentlichungen von Führer, T. et al.: Time-Triggered Communication on CAN, von Hartwich, F. et al.: CAN Network With Time-Triggered Communication, und von Fonseca, J. et al.: Scheduling For a TTCAN Network With a Stochastic Optimization Algorithm.

- 15 Ein weiteres Kommunikationsprotokoll, das für den Einsatz in sicherheitsrelevanten Umgebungen geeignet ist, ist das FlexRay-Protokoll. Bei der Entwicklung von FlexRay standen bei den Anforderungen vor allem eine hohe Datenübertragungsrate, eine deterministische Kommunikation, 20 eine hohe Fehlertoleranz und Flexibilität im Vordergrund. Bei dem FlexRay-Protokoll erfolgt die Informationsübertragung in aufeinander folgenden Kommunikationszyklen. In den elektrischen Komponenten (Netzwerkknoten) ist ein gemeinsames Zeitverständnis vorhanden, wobei die Komponenten durch Referenznachrichten (sogenannte SYNC-Nachrichten) innerhalb eines Zyklus synchronisiert werden. Um sowohl eine synchrone als auch eine asynchrone Nachrichtenübertragung zu ermöglichen, ist der Kommunikationszyklus in einen statischen Teil (static segment) und in einen dynamischen Teil (dynamic segment) 30 unterteilt, die jeweils mindestens ein Fenster (Slot oder Timeslot) zur Informationsübertragung aufweisen.

Die Slots des statischen Teils sind bestimmten Nachrichten

zugewiesen, die periodisch ohne Wettbewerb um die Zugriffsrechte auf die FlexRay-Datenbusstruktur zu bestimmten Zeitpunkten übertragen werden. Insofern entsprechen die Slots des statischen Teils den Zeitfenstern im Sinne der vorliegenden Erfindung. In den Slots des dynamischen Teils kann eine ereignisgesteuerte Informationsübertragung realisiert werden. Insofern entsprechen die Slots des dynamischen Teils den Ereignisfenstern im Sinne der vorliegenden Erfindung.

10 Während im statischen Teil des Zyklus nach dem Time Division Multiple Access (TDMA)-Verfahren auf die FlexRay-Datenbusstruktur zugegriffen wird, wird während des dynamischen Teils des Zyklus nach dem sogenannten Flexible Time Division Multiple Access (FTDMA)-Verfahren auf die Busstruktur zugegriffen. Zum Zugriff auf die Datenbusstruktur während des dynamischen Segments des Zyklus wird ein sogenanntes Minislotting-Verfahren eingesetzt. Für das FlexRay-Protokoll gibt es derzeit noch 20 keine Norm, beispielsweise durch die ISO. Hier eventuell beschriebene Einzelheiten des Protokolls könnten sich in Zukunft also noch ändern. Weitere Informationen über das FlexRay-Protokoll können dem Internet unter <http://www.flexray.de> entnommen werden, wo unter anderem eine Vielzahl von Veröffentlichungen für jedermann zugänglich abgelegt sind.

Ein weiteres Kommunikationsprotokoll, das für sicherheitsrelevante Umgebungen geeignet ist, ist das Time-Triggered Communication Protocol (TTP), insbesondere die 30 Version C (TTP/C) dieses Protokolls. Bei TTP werden Informationen in aufeinander folgenden Zyklen (Rounds) übertragen. Jeder Zyklus umfasst mehrere Fenster (Slots) zur Informationsübertragung. Ein Teil der Fenster dient zur

garantierten, deterministischen Übertragung von Echtzeit-Daten. Dieser Teil der Fenster (Slot for State Data) entspricht den Zeitfenstern im Sinne der vorliegenden Erfindung. Darüber hinaus ist ein Teil des Fensters zur ereignisgesteuerten Informationsübertragung reserviert, wobei die ereignisgesteuerten Nachrichten huckepack auf TTP-Datenrahmen übertragen werden. Dieser Teil der Fenster (Slot for Event Data) entspricht den Ereignisfenstern im Sinne der vorliegenden Erfindung. Weitere Informationen können beispielsweise im Internet der Homepage der Firma TTTech Computertechnik AG, Wien, Österreich unter <http://www.tttech.com/technology/articles.htm> entnommen werden, wo eine Vielzahl an Veröffentlichungen zum Thema TTP für jedermann zugänglich abgelegt sind.

Im Rahmen des sogenannten DISCO (Distributed Embeddable Systems for Control Applications)-Projekts wurde an der Universität von Aveiro, Portugal ein neues MAC (Medium Access Control)-Protokoll entwickelt und als FTT-CAN (Flexible Time-Triggered Controller Area Network)-Protokoll bezeichnet. Auch das FTT-CAN Protokoll ist für den Einsatz in sicherheitsrelevanten Umgebungen geeignet. Das FTT-CAN-Protokoll ist dem TTCAN-Protokoll sehr ähnlich und unterscheidet sich von diesem im Wesentlichen durch die Art der Ablaufkoordination (sogenanntes Scheduling) der Informationsübertragung. Auch gemäß dem FTT-CAN-Protokoll werden die Informationen in aufeinanderfolgenden Zyklen übertragen, wobei jeder Zyklus Zeitfenster zur zeitgesteuerten Informationsübertragung und Ereignisfenster zur ereignisgesteuerten Informationsübertragung umfasst. Das DISCO-Projekt umfasst verschiedene portugiesische Forschungsinstitute, unter anderem das Instituto de Engenharia Electronica e Telematica de Aveiro (IEETA) der Universidade de Aveiro, Portugal. Nähere Informationen über

das FTT-CAN-Protokoll können dem Internet, insbesondere der Veröffentlichung Fonseca, J. A. et al.: DISCO-DIStributed Embeddable Systems for Control Applications: Project Overview, unter <http://www.ieeta.pt/~jaf/papers/ano2001/DISCO.pdf>, entnommen werden.

Ein weiteres Kommunikationsprotokoll für den Einsatz in sicherheitsrelevanten Umgebungen ist das Media Oriented Systems Transport (MOST)-Protokoll, bei dem Informationen ebenfalls in aufeinanderfolgenden Zyklen (Frames) übertragen werden. Jeder Zyklus umfasst Zeitfenster (Synchronous Area) zur zeitgesteuerten Informationsübertragung und Ereignisfenster (Asynchronous Area) zur ereignisgesteuerten Informationsübertragung. Weitere Informationen zu dem MOST-Protokoll können dem Internet, beispielsweise unter <http://www.mostcooperation.com>, entnommen werden, wo für jedermann zugänglich die MOST-Technologie ausführlich erläutert ist und eine Vielzahl von Veröffentlichungen zum Thema MOST-Protokoll abgelegt sind.

Außer den oben ausdrücklich genannten und kurz beschriebenen Kommunikationsprotokollen für den Einsatz in sicherheitsrelevanten Umgebungen gibt es noch andere oder wird es in Zukunft noch andere Kommunikationsprotokolle geben, bei denen die Informationsübertragung in aufeinanderfolgenden Zyklen erfolgt, wobei jeder Zyklus Zeitfenster zur zeitgesteuerten Informationsübertragung und Ereignisfenster zur ereignisgesteuerten Informationsübertragung umfasst, die also ebenfalls für den Einsatz in sicherheitsrelevanten Systemen geeignet sind.

Diesen Kommunikationsprotokollen gemeinsam ist die Art der Informationsübertragung, bei der in den Ereignisfenstern beispielsweise Informationen übertragen werden, die zu

unvorhersehbaren Zeitpunkten auftreten. Derartige Informationen sind beispielsweise Sensormesssignale, Alarm- oder Fehlermeldungen eines Steuergeräts, manuell auslösbare Signale (Signale zur Ansteuerung von Komfortfunktionen im Kraftfahrzeug), etc. Sicherheitsrelevante und zeitkritische Informationen werden dagegen in der Regel in den Zeitfenstern der Zyklen übertragen. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die übertragenen Informationen innerhalb einer vorgebbaren Übertragungszeit auch tatsächlich zu dem Empfänger übertragen und von diesem empfangen werden. Aus diesem Grund ist es in den Kommunikationsprotokollen für sicherheitsrelevante Anwendungen besonders wichtig, dass gerade die in Zeitfenstern übertragenen Informationen auch tatsächlich beim Empfänger ankommen. Ein Defekt der Datenbusstruktur, durch den eine Informationsübertragung beeinträchtigt oder gar gänzlich verhindert werden könnte, hätte fatale Folgen für die Sicherheit innerhalb der sicherheitsrelevanten Anwendungen.

Deshalb wird ein relativ hoher Aufwand getrieben, um trotz Beschädigung oder Ausfall einer Datenbusstruktur dennoch eine Informationsübertragung zwischen den an die Datenbusstruktur angeschlossenen Komponenten zu ermöglichen. Denkbar wäre beispielsweise eine mehrfach redundante Ausbildung der Datenbusstruktur. Das ist jedoch sehr aufwändig und teuer, da zusätzliche Datenbusstrukturen sowie zusätzliche Sende-/Empfangseinheiten zum Anschluss der Komponenten an die zusätzlichen Datenbusstrukturen vorgesehen werden müssen. Ein weiterer Nachteil, der insbesondere bei Kraftfahrzeugen zum Tragen kommt, ist der zusätzliche Platzbedarf für die zusätzlichen Datenbusstrukturen sowie für die zusätzlichen Sende-/Empfangseinheiten der Komponenten. Dieser zusätzlich

erforderliche Platz steht in Kraftfahrzeugen entweder nicht zur Verfügung oder könnte besser den Insassen des Kraftfahrzeugs durch Vergrößerung des Innenraums oder des Gepäckraums zur Verfügung gestellt werden.

5

Ausgehend von dem beschriebenen Stand der Technik liegt der vorliegenden Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine einfache, kostengünstige und platzsparende Möglichkeit für eine redundante Informationsübertragung in einem

10

Kommunikationssystem für ein Kraftfahrzeug unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen an die Informationsübertragung im Rahmen von sicherheitsrelevanten Anwendungen zur Verfügung zu stellen.

15

Zur Lösung dieser Aufgabe wird ausgehend von dem Verfahren zur Informationsübertragung gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 vorgeschlagen, dass lediglich die in dem mindestens einen zeitlich bestimmten Zeitfenster über die Datenbusstruktur übertragenen Informationen zur redundanten

20

Informationsübertragung zumindest teilweise auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden.

Als eine weitere Lösung der Aufgabe der vorliegenden Erfindung wird ausgehend von dem Verfahren zur Informationsübertragung gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 2 vorgeschlagen, dass die Informationen in aufeinanderfolgenden Zyklen über die Datenbusstruktur übertragen werden, wobei jeder Zyklus mindestens ein zeitlich bestimmtes Zeitfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Zeitpunkten und mindestens ein von Ereignissen bestimmtes Ereignisfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Ereignissen umfasst, und dass über die Versorgungsleitungsstruktur zumindest ein Teil lediglich der in dem mindestens einen Zeitfenster über

30

die Datenbusstruktur übertragenen Informationen übertragen werden.

5 Vorteile der Erfindung

Erfindungsgemäß wird also vorgeschlagen, zusätzlich zu der Datenbusstruktur auch die Versorgungsleitungsstruktur des Kraftfahrzeugs, welche die Komponenten der Datenbusstruktur mit Energie versorgt, zur redundanten Informationsübertragung einzusetzen. Um die Menge der über die Versorgungsleitungsstruktur zu übertragenden Informationen möglichst gering halten zu können, müssen jedoch nicht alle über die Datenbusstruktur übertragenen Informationen auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden, sondern lediglich die sicherheitsrelevanten und/oder zeitkritischen Informationen, die in der Regel in den Zeitfenstern der Übertragungszyklen über die Datenbusstruktur übertragen werden.

Auf der Versorgungsleitungsstruktur sind Störungen vorhanden, die zu Beeinträchtigungen der Datenübertragung führen können. Es ist zwar beispielsweise durch eine entsprechende Konditionierung der Versorgungsleitungsstruktur und/ oder durch entsprechende Maßnahmen in den elektrischen Komponenten bzw. den Transceivern der Komponenten möglich, auch über eine Versorgungsleitungsstruktur sehr hohe Datenübertragungsraten zu erzielen. Derzeit sind Datenraten von bis zu 10 Mbaud über die Versorgungsleitungsstruktur erzielbar. Häufig reicht es jedoch schon aus, in einem Kraftfahrzeug eine einfach und kostengünstig ausgestaltete Rückfallebene für die Datenübertragung im Falle eines

Ausfalls der Datenbusstruktur zur Verfügung zu haben, um beispielsweise einen Notlaufbetrieb sicherzustellen. Dazu kann es ausreichend sein, wenn nur ein Teil der über die Datenbusstruktur übertragenen Daten über die

5 Versorgungsleitungsstruktur übertragen wird. Eine derart geringe Datenübertragungsrate über die Versorgungsleitungsstruktur kann bereits mit einfachen Mitteln, das heißt beispielsweise mit wenig konditionierten Versorgungsnetzen und mit einem geringen Aufwand in den
10 Transceivern, erzielt werden. Erfindungsgemäß wird also die Möglichkeit einer einfach aufgebauten und kostengünstigen Rückfallebene für die Datenübertragung über die Versorgungsleitungsstruktur geschaffen.

15 Erfindungsgemäß müssen nicht alle über die Datenbusstruktur in den Zeitfenstern übertragenen Informationen auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden. Vielmehr ist es auch denkbar, dass lediglich ein Teil der in den Zeitfenstern übertragenen Informationen redundant auch über
20 die Versorgungsleitungsstruktur übertragen wird. Die über die Datenbusstruktur in den Ereignisfenstern übertragenen Informationen werden auf jeden Fall nicht redundant über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass für diese Informationen eine andere Art der redundanten Datenübertragung vorgesehen wird.

Ein Kommunikationssystem zur Realisierung des erfindungsgemäßen Verfahrens zur Informationsübertragung ist
30 besonders einfach und kostengünstig realisierbar. Zudem wird kein zusätzlicher Einbauplatz für eine zusätzliche redundante Datenbusstruktur benötigt, da die Komponenten sowieso über die Datenbusstruktur und die Versorgungsleitungsstruktur miteinander in Verbindung stehen. Lediglich

zusätzliche Sende-/Empfangseinheiten zum Anschluss der Komponenten an die Versorgungsleitungsstruktur für eine Informationsübertragung sind erforderlich.

- 5 Gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der vorliegenden Erfindung werden die Informationen über die Datenbusstruktur nach dem Time-Triggered Controller Area Network (TTCAN)-Protokoll übertragen. Bei dem TTCAN-Protokoll werden die Zeitfenster als "Exclusive Windows" und die
- 10 Ereignisfenster als "Arbitrating Windows" bezeichnet. Erfindungsgemäß werden also die nach dem TTCAN-Protokoll in den "Exclusive Windows" über die Datenbusstruktur übertragenen Informationen zur redundanten Informationsübertragung zumindest teilweise auch über die Versorgungs-
- 15 leitungsstruktur übertragen.

- Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der vorliegenden Erfindung wird vorgeschlagen, dass die Informationen über die Datenbusstruktur nach dem FlexRay-
- 20 Protokoll übertragen werden. Im FlexRay-Protokoll sind die Zeitfenster als "statische Segmente" und die Ereignisfenster als "dynamische Segmente" des Kommunikationszyklus bezeichnet. Erfindungsgemäß werden also die nach dem FlexRay-Protokoll in den "statischen Segmenten" über die Datenbusstruktur übertragenen Informationen zumindest teilweise auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen.

- Gemäß noch einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der vorliegenden Erfindung wird vorgeschlagen, dass die Informationen über die Datenbusstruktur nach dem Time-Triggered Protocol (TTP) übertragen werden. Im TTP werden die Zeitfenster als der Teil des Slots (Übertragungsrahmen) bezeichnet, der zum Übertragen von stationären Daten
- 30

("State Data") dient. Als Ereignisfenster wird der Teil des Slots bezeichnet, der zur Übertragung von Ereignisdaten ("Event Data") dient. Erfindungsgemäß werden also bei TTP die in dem Teil des Slots, der zur Übertragung der "State Data" vorgesehen ist, übertragenen Informationen zumindest teilweise auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen.

10 Als eine weitere Lösung der Aufgabe der vorliegenden Erfindung wird ausgehend von dem Kommunikationssystem gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 6 vorgeschlagen, dass das Kommunikationssystem Mittel zur redundanten Informationsübertragung umfasst, welche lediglich die in dem mindestens einen Zeitfenster über die Datenbusstruktur 15 übertragenen Informationen zumindest teilweise auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen.

20 Als noch eine weitere Lösung der Aufgabe der vorliegenden Erfindung wird ausgehend von dem Kommunikationssystem gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 7 vorgeschlagen, dass die Informationsübertragung über die Datenbusstruktur in aufeinanderfolgenden Zyklen erfolgt, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Zeitpunkten und mindestens ein Ereignisfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Ereignissen umfasst, und dass das Kommunikationssystem Mittel zur redundanten Informationsübertragung umfasst, welche zumindest einen Teil lediglich der in dem mindestens einen Zeitfenster über die Datenbusstruktur übertragenen 30 Informationen auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen.

Patentanspruch 1 und Patentanspruch 6 gehen aus von einem bekannten Kommunikationssystem, das mehrere elektrische

Komponenten umfasst, die zur Energieversorgung über eine Versorgungsleitungsstruktur und darüber hinaus zur Informationsübertragung über eine Datenbusstruktur miteinander in Verbindung stehen. Die Informationsübertragung erfolgt in dem bekannten Kommunikationssystem über aufeinander folgende Kommunikationszyklen, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster zur zeitgesteuerten Informationsübertragung und mindestens ein Ereignisfenster zur ereignisgesteuerten Informationsübertragung aufweist. Ein derartiges Kommunikationssystem ist beispielsweise ein TTCAN-Kommunikationssystem, ein FlexRay-Kommunikationssystem oder ein TTP/C-Kommunikationssystem. Ausgehend von einem solchen Kommunikationssystem wird vorgeschlagen, dass zwischen den Komponenten zu übertragende Informationen außer über die Datenbusstruktur zusätzlich auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden. Dabei müssen nicht alle über die Datenbusstruktur übertragenen Informationen auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden, sondern lediglich die sicherheitsrelevanten und/oder zeitkritischen Informationen, die in den Zeitfenstern der Kommunikationszyklen übertragen werden.

Die Patentansprüche 2 und 7 gehen von einem bekannten Kommunikationssystem aus, das mehrere elektrische Komponenten umfasst, die zur Energieversorgung an eine Versorgungsleitungsstruktur und zur Informationsübertragung an eine Datenbusstruktur angeschlossen sind. Die Informationsübertragung innerhalb des bekannten Kommunikationssystems erfolgt zumindest teilweise sowohl über die Datenbusstruktur als auch über die Versorgungsleitungsstruktur. Ein derartiges Kommunikationssystem ist beispielsweise aus der DE 101 42 408 A1 bekannt, wo ein Kommunikationssystem beschrieben ist, bei dem die Informationen sowohl über die

Datenbusstruktur als auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden. Eine solche Art der Datenübertragung wird auch als Powerline Communications (PLC) bezeichnet, was Datenübertragung über die

- 5 Versorgungsleitungsstruktur bedeutet. Im Unterschied zu dem bekannten Kommunikationssystem erfolgt die Informationsübertragung über die Datenbusstruktur erfindungsgemäß in aufeinanderfolgenden Zyklen, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster zur zeitgesteuerten Informationsübertragung und mindestens ein Ereignisfenster zur ereignisgesteuerten Informationsübertragung umfasst. Außerdem müssen erfindungsgemäß nicht alle über die Datenbusstruktur übertragenen Informationen auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen werden, sondern
- 10 lediglich die sicherheitsrelevanten und/oder zeitkritischen Informationen, die in den Zeitfenstern über die Datenbusstruktur übertragen werden.
- 15

- Gemäß verschiedenen vorteilhaften Weiterbildungen des erfindungsgemäßen Kommunikationssystems erfolgt die Informationsübertragung über die Datenbusstruktur nach dem Time-Triggered Controller Area Network (TTCAN)-Protokoll, nach dem FlexRay-Protokoll und/oder nach dem Time-Triggered Protocol (TTP), insbesondere nach der Version C des TTP-Protokolls (TTP/C).
- 20

Zeichnungen

- 30 Weitere Merkmale, Anwendungsmöglichkeiten und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung von Ausführungsbeispielen der Erfindung, die in der Zeichnung dargestellt sind. Dabei bilden alle beschriebenen oder dargestellten Merkmale für sich oder in beliebiger

Kombination den Gegenstand der Erfindung, unabhängig von ihrer Zusammenfassung in den Patentansprüchen oder deren Rückbeziehung sowie unabhängig von ihrer Formulierung beziehungsweise Darstellung in der Beschreibung
5 beziehungsweise in der Zeichnung. Es zeigen:

Figur 1 ein erfindungsgemäßes Kommunikationssystem gemäß einer bevorzugten Ausführungsform;

10 Figur 2 einen FlexRay-Kommunikationszyklus; und

Figur 3 eine TTCAN-Systemmatrix.

15 Beschreibung der Ausführungsbeispiele

In Figur 1 ist ein erfindungsgemäßes Kommunikationssystem in seiner Gesamtheit mit dem Bezugszeichen 1 bezeichnet. Das Kommunikationssystem 1 umfasst mehrere elektrische
20 Komponenten 2, 3, 4 eines Kraftfahrzeugs. Die elektrischen Komponenten 2, 3, 4 sind beispielsweise Steuergeräte für beliebige Kraftfahrzeugfunktionen, insbesondere Steuergeräte für sicherheitsrelevante Anwendungen in einem Kraftfahrzeug, wie beispielsweise für eine Brennkraftmaschine, einen Triebstrang, ein Bremssystem oder beliebig andere sogenannte X-By-Wire-Anwendungen. Als
elektrische Komponenten 2, 3, 4 im Sinne der vorliegenden Erfindung werden aber auch hydraulische, pneumatische oder beliebig andere Komponenten bezeichnet, die elektrisch
30 ansteuerbar sind.

Das Kommunikationssystem 1 umfasst des Weiteren eine Datenbusstruktur 9, an die die Komponenten 2, 3, 4 zur Informationsübertragung zwischen den Komponenten 2, 3, 4

angeschlossen sind. Die Informationsübertragung über die Datenbusstruktur 9 erfolgt in aufeinanderfolgenden Zyklen. Jeder Zyklus umfasst mindestens ein Zeitfenster zur zeitgesteuerten Informationsübertragung von zeitkritischen und/oder sicherheitsrelevanten Informationen und mindestens ein Ereignisfenster zur ereignisgesteuerten Informationsübertragung. Solche Datenbusstrukturen sind an sich aus dem Stand der Technik bekannt. Die Informationsübertragung über die bekannten Datenbusstrukturen erfolgt beispielsweise nach dem sogenannten FlexRay-Protokoll, nach dem TTCAN (Time Triggered Controller Area Network)-Protokoll, nach dem MOST (Media Oriented Systems Transport)-Protokoll oder aber nach dem sogenannten TTP (Time Triggered Protocol), insbesondere nach dem TTP/C-Protokoll. Die Komponenten 2, 3, 4 sind außerdem an eine Versorgungsleitungsstruktur 10 angeschlossen, über die die Komponenten 2, 3, 4 mit elektrischer Energie versorgt werden.

Erfindungsgemäß werden die zwischen den Komponenten 2, 3, 4 des Kommunikationssystems 1 übertragenen Informationen nicht nur über die Datenbusstruktur 9, sondern teilweise auch über die Versorgungsleitungsstruktur 10 übertragen. Es werden lediglich diejenigen Informationen auch über die Versorgungsleitungsstruktur übertragen, die in den Zeitfenstern über die Datenbusstruktur 9 übertragen werden. Das sind in der Regel die zeitkritischen und/oder sicherheitsrelevanten Informationen, die beispielsweise zum ordnungsgemäßen Betrieb von X-By-Wire-Anwendungen erforderlich sind. Weniger sicherheitsrelevante Informationen, beispielsweise von Komfortfunktionen des Kraftfahrzeugs oder gelegentlich auftretende Sensorsignale, werden dagegen in den Ereignisfenstern lediglich über die

Datenbusstruktur 9, nicht jedoch auch über die Versorgungsleitungsstruktur 10 übertragen.

Erfindungsgemäß wird also ein einfach aufgebautes und
5 kostengünstiges Kommunikationssystem 1 vorgeschlagen, bei dem zur Aufrechterhaltung sicherheitsrelevanter Funktionen eine teilredundante Informationsübertragung über die Datenbusstruktur 9 und über die Versorgungsleitungsstruktur 10 erfolgt. Es werden jedoch nur diejenigen Informationen
10 auch über die Versorgungsleitungsstruktur 10 übertragen, die für eine ordnungsgemäße Funktion der sicherheitsrelevanten Anwendung unbedingt erforderlich sind. Dadurch kann selbst nach Ausfall der Datenbusstruktur 9 eine ordnungsgemäße Funktion der sicherheitsrelevanten Anwendung
15 in dem Kraftfahrzeug gewährleistet werden, sei es auch nur eine Notlauffunktion.

Durch die Beschränkung der über die Versorgungsleitungsstruktur 10 übertragenen Informationen auf die sicherheitsrelevanten Informationen, die in den Zeitfenstern über die
20 Datenbusstruktur 9 übertragen werden, wird die Datenmenge der über die Versorgungsleitungsstruktur 10 zu übertragenden Informationen verringert. Dadurch ist es möglich, die Übertragungsrate für die Versorgungsleitungsstruktur 10 gegenüber der Übertragungsrate für die Datenbusstruktur 9 ohne Informationsverluste zu reduzieren. Das kann insbesondere dann erforderlich sein, wenn aufgrund von Störungen in der Versorgungsleitungsstruktur 10 die dort erzielbare maximale Übertragungsrate geringer ist als
30 die über die Datenbusstruktur 9 erzielbare Übertragungsrate. Die Übertragung von Informationen über die Versorgungsleitungsstruktur 10 wird auch als Powerline Communications (PLC) bezeichnet.

Die Kraftfahrzeugkomponenten 2, 3, 4 umfassen einen Bus-Transceiver 5 zum Senden von Informationen an andere elektrische Komponenten 2, 3, 4 über die Datenbusstruktur 9 und zum Empfangen von Informationen von anderen elektrischen Komponenten 2, 3, 4 über die Datenbusstruktur 9. Außerdem weisen die Komponenten 2, 3, 4 jeweils einen PLC-Transceiver 6 zum Senden von Informationen an andere elektrische Komponenten 2, 3, 4 über die Versorgungsleitungsstruktur 10 und zum Empfangen von Informationen von anderen elektrischen Komponenten 2, 3, 4 über die Versorgungsleitungsstruktur 10 auf. Die Komponenten 2, 3, 4 umfassen außerdem ein Rechengerät 7, insbesondere einen Mikroprozessor beziehungsweise einen Mikrocontroller, auf dem ein Steuerprogramm zur Ausführung der Funktionen, beispielsweise der Steuerungs- oder Regelungsfunktionen, der Komponenten 2, 3, 4 ablauffähig ist. Schließlich umfassen die Komponenten 2, 3, 4 ein weiteres Rechengerät 8 zur Steuerung der Informationsübertragung über die Sende-/Empfangseinheiten (Transceiver) 5 und 6. Das weitere Rechengerät 8 dient zur Entlastung des Rechengeräts 7. Die beiden Rechengeräte 7 und 8 können jedoch auch zu einem einzigen, gemeinsamen Rechengerät zusammengefasst werden. Das Rechengerät 8 wird in der Regel als Communication-Controller und das Rechengerät 7 als Host (für die Applikationen) bezeichnet. Dahinter steckt die Philosophie, dass sich ein Host nicht mit der Kommunikations-Basis-Funktionalität des Communication-Controllers befassen müssen soll.

30 Zur Realisierung der Informationsübertragung über die Versorgungsleitungsstruktur 10 sollte diese entsprechend konditioniert werden, um Störungen möglichst gering zu halten und um höhere Übertragungsraten erzielen zu können. Die Konditionierung der Versorgungsleitungsstruktur 10

umfasst beispielsweise das Verdrillen der einzelnen Versorgungsleitungen der Versorgungsleitungsstruktur 10, die Verwendung von modifizierten, aktiven Sternpunkten und den Einsatz von Ferriten sowohl zur Entkopplung als auch -
5 in Form von sogenannten PLC-Kopplern - zur Ein- und Auskopplung eines hochfrequenten, modulierten Trägersignals zur Informationsübertragung. Eine entsprechende Konditionierung der Versorgungsleitungsstruktur 10 kann der DE 101 42 409 A1 und der DE 101 42 410 A1 entnommen werden, auf die diesbezüglich ausdrücklich verwiesen wird.

10 Für die Realisierung der vorliegenden Erfindung ist eine Informationsübertragung über die Datenbusstruktur 9 gemäß dem FlexRay-Übertragungsprotokoll besonders geeignet, da
15 dieses Protokoll bereits einen Mehrkanalbetrieb ermöglicht, wobei bei der vorliegenden Erfindung ein Kanal zur Informationsübertragung über die Datenbusstruktur 9 und ein weiterer Kanal zur Informationsübertragung über die Versorgungsleitungsstruktur 10 genutzt werden kann. Andere
20 Übertragungsprotokolle, die zunächst lediglich einen Einkanalbetrieb unterstützen, können mit relativ geringem Aufwand dahingehend erweitert werden, dass sie ebenfalls einen Mehrkanalbetrieb unterstützen. Außerdem ist das FlexRay-Protokoll besonders geeignet, da es vorsieht, dass sämtliche Komponenten des Kommunikationssystems an die Versorgungsleitungsstruktur angeschlossen werden, wodurch
ohne zusätzlichen Verbindungsaufwand jede der Komponenten mittels der redundanten Informationsübertragung über die Versorgungsleitungsstruktur erreicht werden kann. Die
30 physikalische Schicht des Kommunikationssystems kann elektrisch oder optisch ausgebildet sein.

Zur Realisierung des erfindungsgemäßen Verfahrens werden die in den Zeitfenstern über die Datenbusstruktur 9

übertragenen Informationen sowohl über die Bus-Transceiver 5 als auch zumindest teilweise über die PLC-Transceiver 6 geführt. Die PLC-Transceiver 6 modulieren das zu übertragende Informationssignal und demodulieren das empfangene modulierte Informationssignal. Das modulierte Informationssignal wird über einen PLC-Koppler auf die verdrehten Versorgungsleitungen (Batteriespannung U_{Batt} und Masse GND) induktiv eingekoppelt, symmetrisch übertragen und empfängerseitig über die genannten PLC-Koppler ausgekoppelt. Bei den PLC-Kopplern verwendeten Ferrite werden zur hochfrequenten Entkopplung aller Komponenten 2, 3, 4 des Kommunikationssystems 1 auf der relevanten Versorgungsleitung eingesetzt und gewährleisten dadurch einen an den Wellenwiderstand der Übertragungsstrecke angepassten, über die gesamte Übertragungsbandbreite konstanten Abschluss (vergleiche DE 101 42 409 A1). Diese Maßnahmen sind abhängig von der erzielbaren Datenrate, der Trägerfrequenz, der Leitungslänge, Netzstruktur und anderen Parametern zwar sehr empfohlen, aber nicht zwingend notwendig. Für eine sogenannte High Data Rate (HDR)-PLC- Informationsübertragung sind die beschriebenen Maßnahmen jedoch erforderlich.

Eine bevorzugte Netztopologie für die vorzugsweise eingesetzte HDR-PLC- Informationsübertragung ist die Sternstruktur (vergleiche DE 101 42 410 A1). Es werden modifizierte, den Gleichstrom nicht beeinflussende Sternpunkte verwendet. Hier bietet sich wiederum die Verwendung von Ferriten an, da diese für eine Frequenz von $f = 0 \text{ Hz}$ keinen Widerstandswert aufweisen. Aus diesem Grund werden für die Serienwiderstände Z_{Serie} Doppellochkern-Ferrite zur Erzeugung frequenzabhängiger Widerstände verwendet. Da durch die passiven Sternpunkte das getragene Informationssignal einer hohen Signaldämpfung unterworfen

ist, werden die Sternpunkte vorzugsweise aktiv ausgelegt. Das geträgerte Informationssignal wird vor dem niederimpedanten Sternpunkt über PLC-Koppler ausgekoppelt. Das Informationssignal wird mittels Treiberstufen

5 (bidirektional, halbduplex, d. h. das Signal darf nicht auf den ursprünglichen Pfad eingekoppelt werden) jenseits des Sternpunktes wieder über PLC-Koppler auf die jeweiligen Pfade verteilt. Optional kann für die Treiberstufe eine Verstärkerstufe oder auch ein kompletter Transceiver eingesetzt werden.

10 $2 \cdot Z_{\text{Serie}}/2$ entspricht bei aktiver Auslegung der Sternpunkte durch die zusätzlich eingebrachte kapazitive Kopplung der Sternpunkte (zwischen Sternpunkt U_{Batt} und Sternpunkt GND) nicht mehr Z_{Serie} bei passiver Auslegung (vergleiche
15 DE 101 42 410 A1). Für aktive Sternpunkte muss nunmehr $Z_{\text{Serie}} = Z_L$ gelten, wobei Z_{Serie} die Serienwiderstände und Z_L die Wellenwiderstände sind, mit denen die Leitungsabzweige abgeschlossen sind.

20 In Figur 2 ist ein Kommunikationszyklus nach dem FlexRay-Protokoll beispielhaft dargestellt. Der Zyklus ist in seiner Gesamtheit mit dem Bezugszeichen 11 bezeichnet. Der Zyklus 11 umfasst ein statisches Segment 12 und ein dynamisches Segment 13. Außer den hier dargestellten Segmenten 12 und 13 kann der Zyklus 11 auch weitere Segmente, beispielsweise ein Symbolfenster (Symbol Window) oder eine sogenannte Network Idle Time (NIT) umfassen. Der Kommunikationszyklus 11 wiederholt sich periodisch. Das
30 statische Segment 12 umfasst mindestens zwei statische Schlitzze (Static Slots), in dem vorliegenden Beispiel vier Static Slots. Innerhalb des statischen Segments 12 wird ein statisches Time Division Multiple Access (TDMA)-Schema angewandt, um die verschiedenen Informationsübertragungen

zu koordinieren. In dem statischen Segment 12 weisen alle Schlitzze die gleiche, statisch vorgegebene Dauer auf, und alle Nachrichten (Frames), die die zu übertragenden Informationen beinhalten, weisen die gleiche, statisch vorgegebene Länge auf.

10 In dem Ausführungsbeispiel aus Figur 2 ist der Kommunikationszyklus 11 in zwölf Slots unterteilt, wobei die Schlitzze 0 bis 4 dem statischen Segment 12 und die Schlitzze 6 bis 11 dem dynamischen Segment 13 zugeordnet sind. Die in den Schlitzzen 1 bis 4 zu übertragenden Nachrichten sind mittels ihrer Kennung ID_1 bis ID_4 den entsprechenden Schlitzzen #1 bis #4 zugeordnet. Die in den Nachrichten enthaltenen Informationen sind mit I_1 bis I_3 und I_5 bezeichnet.

20 Das dynamische Segment 13 des Zyklus 11 ist in eine vorgebbare Anzahl von Minischlitzzen (Mini Slots) von gleicher Dauer unterteilt. Außerdem umfasst das dynamische Segment 13 eine vorgebbare Anzahl an dynamischen Schlitzzen (Dynamic Slots), die einen oder mehrere Minischlitzze umfassen. Die Dauer eines dynamischen Schlitzzes hängt davon ab, ob eine Kommunikation, das heißt die Übertragung oder der Empfang einer Nachricht erfolgt oder nicht. Die Dauer eines dynamischen Schlitzzes wird für jeden Kanal gesondert festgelegt. Am Ende eines jeden Minischlitzzes wird überprüft, ob eine Kommunikation stattfindet oder nicht. Falls keine Kommunikation stattfindet, umfasst der dynamische Schlitz lediglich einen Minischlitz, das heißt
30 der entsprechende Kommunikationskanal befindet sich im Leerlauf während des gesamten Minischlitzzes. Der dynamische Schlitz umfasst mehrere Minischlitzze, falls eine Kommunikation stattfindet.

Ganz allgemein kann festgehalten werden, dass die Komponenten 2, 3, 4 die Möglichkeit haben, innerhalb des dynamischen Segments 13 ereignisgesteuert Informationen zu übertragen. Es wird also gewissermaßen in jedem Zyklus 11 eine gewisse Übertragungsdauer, das heißt eine bestimmte Anzahl von Schlitzen, für eine ereignisgesteuerte Informationsübertragung reserviert. Falls während des Zyklus 11 ein Ereignis eintritt, das eine Informationsübertragung auslöst, kann die entsprechende Information während des dynamischen Segments 13 dieses oder eines nachfolgenden Zyklus 11 übertragen werden. Falls jedoch in dem Zyklus 11 keine ereignisgesteuerte Informationsübertragung stattfindet, bleibt das dynamische Segment 13 in diesem Zyklus 11 ungenutzt (vergleiche Slot #6). In dem vorliegenden Ausführungsbeispiel von Figur 2 werden in dem dynamischen Segment Nachrichten ID₅ bis ID₁₁ mit den Informationen I₄ und I₆ bis I₈ übertragen.

Erfindungsgemäß werden bei dem in Figur 2 dargestellten Ausführungsbeispiel nicht alle Nachrichten ID₁ bis ID₁₁, sondern lediglich die Nachrichten ID₁ bis ID₄ zusätzlich zu der Übertragung über die Datenbusstruktur 9 auch über die Versorgungsleitungsstruktur 10 übertragen.

In Figur 3 ist eine sogenannte Systemmatrix, wie sie bei einer Informationsübertragung nach dem TTCAN-Protokoll Anwendung findet, in ihrer Gesamtheit mit dem Bezugszeichen 14 bezeichnet. Die Systemmatrix 14 umfasst mehrere Zeilen #0 bis #3, wobei jede Zeile einem Grundzyklus (Basic Cycle) 15 bis 18 entspricht. Jeder Zyklus 15 bis 18 ist in eine bestimmte Anzahl an Zeitfenstern (Time Windows) unterteilt. Die Anzahl und Dauer der einzelnen Zeitfenster kann innerhalb eines Zyklus 15 bis 18 variieren, ist jedoch für jeden Zyklus 15 bis 18 gleich. In dem Ausführungsbeispiel

aus Figur 3 ist jeder Zyklus 15 bis 18 in acht Zeitfenster #0 bis #7 unterteilt.

5 Gemäß dem TTCAN-Protokoll gibt es verschiedene Arten von Zeitfenstern. Die Art eines Zeitfensters kann von Zyklus zu Zyklus unterschiedlich gewählt werden. So gibt es beispielsweise exklusive Zeitfenster (sogenannte Exclusive Time Windows) N_i , die bestimmten Nachrichten N_i zugeordnet sind, die periodisch ohne einen Wettbewerb um die Zugriffsrechte auf die Datenbusstruktur 9 übertragen werden. Außerdem gibt es vermittelnde Zeitfenster (sogenannte Arbitrating Time Windows) V , die zur ereignisgesteuerten Informationsübertragung eingesetzt werden können. Schließlich gibt es auch sogenannte freie
15 Zeitfenster (Free Time Windows) F , durch die die Systemmatrix 14 ohne großen Aufwand an eine erweiterte Kommunikations- oder Netzwerkstruktur angepasst werden kann. Die ursprünglich freien Zeitfenster können dann bei einer Erweiterung des Kommunikationssystems 1 um weitere
20 Komponenten oder bei einer zusätzlichen Informationsübertragung der bestehenden Komponenten 2, 3, 4 für die zusätzliche Informationsübertragung genutzt werden. Innerhalb der exklusiven Zeitfenster N_i werden die Informationen also zeitgesteuert übertragen. Die vermittelnden Zeitfenster V werden für eine ereignisgesteuerte Informationsübertragung innerhalb eines Zyklus 15 bis 18 eingesetzt.

30 Erfindungsgemäß werden bei dem in Figur 3 dargestellten Ausführungsbeispiel nicht alle Nachrichten, sondern lediglich die Nachrichten N_1 bis N_7 , die in den Zeitfenstern (Exclusive Windows) über die Datenbusstruktur 9 übertragen werden, zusätzlich zu der Übertragung über die

Datenbusstruktur 9 auch über die Versorgungsleitungsstruktur 10 übertragen.

5 20.02.2004

Robert Bosch GmbH, 70442 Stuttgart

10 Ansprüche

1. Verfahren zur Übertragung von Informationen in einem Kraftfahrzeug zwischen elektrischen Komponenten (2, 3, 4) des Kraftfahrzeugs, die zur Informationsübertragung an eine Datenbusstruktur (9) des Kraftfahrzeugs und zur Energieversorgung an eine Versorgungsleitungsstruktur (10) des Kraftfahrzeugs angeschlossen sind, wobei die Informationen in aufeinander folgenden Zyklen über die Datenbusstruktur (9) übertragen werden, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Zeitpunkten und mindestens ein Ereignisfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Ereignissen umfasst, **dadurch gekennzeichnet**, dass lediglich die in dem mindestens einen Zeitfenster über die Datenbusstruktur (9) übertragenen Informationen zur redundanten Informationsübertragung zumindest teilweise auch über die Versorgungsleitungsstruktur (10) übertragen werden.

2. Verfahren zur Übertragung von Informationen in einem Kraftfahrzeug zwischen elektrischen Komponenten (2, 3, 4) des Kraftfahrzeugs, die zur Informationsübertragung an eine Datenbusstruktur (9) des Kraftfahrzeugs und zur Energieversorgung an eine Versorgungsleitungsstruktur (10) des Kraftfahrzeugs angeschlossen sind, wobei die Informationen zur redundanten Informationsübertragung

zumindest teilweise sowohl über die Datenbusstruktur (9) als auch über die Versorgungsleitungsstruktur (10) übertragen werden, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Informationen in aufeinander folgenden Zyklen über die Datenbusstruktur (9) übertragen werden, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Zeitpunkten und mindestens ein Ereignisfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Ereignissen umfasst, und dass über die Versorgungsleitungsstruktur (10) zumindest ein Teil lediglich der in dem mindestens einen Zeitfenster über die Datenbusstruktur (9) übertragenen Informationen übertragen werden.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Informationen über die Datenbusstruktur (9) nach dem Time Triggered Controller Area Network (TTCAN)-Protokoll übertragen werden.

4. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Informationen über die Datenbusstruktur (9) nach dem FlexRay-Protokoll übertragen werden.

5. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Informationen über die Datenbusstruktur (9) nach dem Time Triggered Protocol (TTP) übertragen werden.

6. Kommunikationssystem (1) für ein Kraftfahrzeug, umfassend mehrere elektrische Komponenten (2, 3, 4), eine Datenbusstruktur (9), an welche die Komponenten (2, 3, 4) zur Informationsübertragung zwischen den Komponenten (2, 3, 4) angeschlossen sind, und eine Versorgungsleitungsstruktur (10), an welche die Komponenten (2, 3, 4) zur Energieversorgung angeschlossen sind, wobei die Informationsübertragung über die Datenbusstruktur (9) in

aufeinander folgenden Zyklen erfolgt, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Zeitpunkten und mindestens ein Ereignisfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Ereignissen

5 umfasst, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Kommunikationssystem (1) Mittel zur redundanten Informationsübertragung umfasst, welche lediglich die in dem mindestens einen Zeitfenster über die Datenbusstruktur (9) übertragenen Informationen zumindest teilweise auch
10 über die Versorgungsleitungsstruktur (10) übertragen.

7. Kommunikationssystem (1) für ein Kraftfahrzeug, umfassend mehrere elektrische Komponenten (2, 3, 4), eine Datenbusstruktur (9), an welche die Komponenten (2, 3, 4) zur Informationsübertragung zwischen den Komponenten (2, 3,
15 4) angeschlossen sind, und eine Versorgungsleitungsstruktur (10), an welche die Komponenten (2, 3, 4) zur Energieversorgung der Komponenten (2, 3, 4) angeschlossen sind, wobei die Informationsübertragung zumindest teilweise sowohl über die Datenbusstruktur (9) als auch über die
20 Versorgungsleitungsstruktur (10) erfolgt, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Informationsübertragung über die Datenbusstruktur (9) in aufeinander folgenden Zyklen erfolgt, wobei jeder Zyklus mindestens ein Zeitfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Zeitpunkten und
25 mindestens ein Ereignisfenster zur Informationsübertragung zu bestimmten Ereignissen umfasst, und dass das Kommunikationssystem (1) Mittel zur redundanten Informationsübertragung umfasst, welche zumindest einen Teil lediglich der in dem mindestens einen Zeitfenster über
30 die Datenbusstruktur (9) übertragenen Informationen auch über die Versorgungsleitungsstruktur (10) übertragen.

8. Kommunikationssystem (1) nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Informationsübertragung

über die Datenbusstruktur (9) nach dem Time Triggered Controller Area Network (TTCAN)-Protokoll erfolgt.

9. Kommunikationssystem (1) nach Anspruch 6 oder 7,
dadurch gekennzeichnet, dass die Informationsübertragung
5 über die Datenbusstruktur (9) nach dem FlexRay-Protokoll erfolgt.

10. Kommunikationssystem (1) nach Anspruch 6 oder 7,
dadurch gekennzeichnet, dass die Informationsübertragung
über die Datenbusstruktur (9) nach dem Time Triggered
Protocol (TTP) erfolgt.

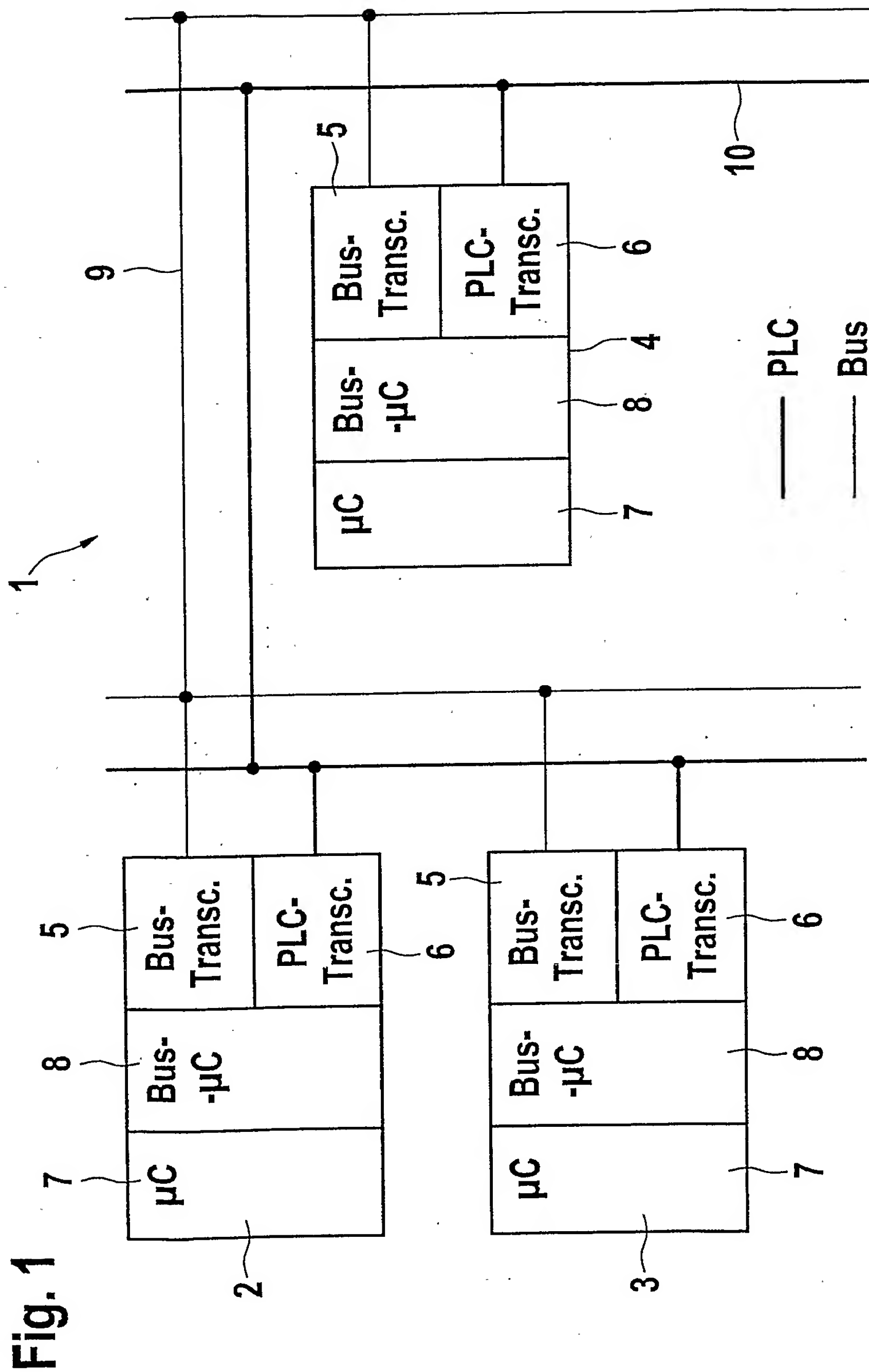


Fig. 2

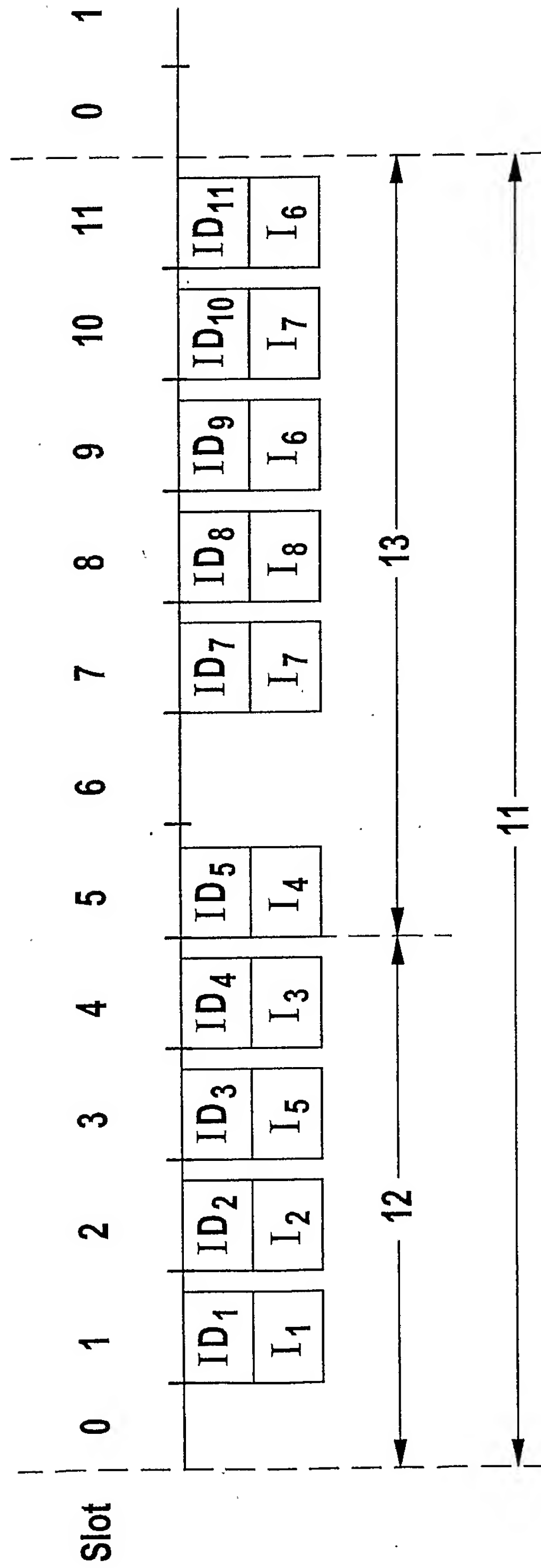


Fig. 3

Spalte \ Zeile									
Zeile	0	1	2	3	4	5	6	7	
	Ref.	N ₁	N ₃	V	F	N ₄	N ₃	N ₂	15
1	Ref.	N ₁	N ₆	N ₅	N ₆	N ₅	N ₃	N ₆	16
2	Ref.	N ₁	V	V	N ₇	N ₄	N ₃	N ₂	17
3	Ref.	N ₁	V	N ₅	N ₆	N ₅	N ₃	N ₆	18

14

5 20.02.2004
Robert Bosch GmbH, 70442 Stuttgart

10 Verfahren und Kommunikationssystem zur Übertragung von
Informationen in einem Kraftfahrzeug

Zusammenfassung

15 Die Erfindung betrifft ein Kommunikationssystem (1) für ein
Kraftfahrzeug, umfassend mehrere elektrische Komponenten
(2, 3, 4), eine Datenbusstruktur (9), an welche die
Komponenten (2, 3, 4) zur Informationsübertragung zwischen
den Komponenten (2, 3, 4) angeschlossen sind, und eine
20 Versorgungsleitungsstruktur (10), an welche die Komponenten
(2, 3, 4) zur Energieversorgung angeschlossen sind. Die
Informationsübertragung erfolgt über die Datenbusstruktur
(9) in aufeinander folgenden Zyklen, wobei jeder Zyklus
mindestens ein Zeitfenster zur Informationsübertragung zu
bestimmten Zeitpunkten und mindestens ein Ereignisfenster
zur Informationsübertragung zu bestimmten Ereignissen
umfasst. Das Kommunikationssystem (1) umfasst Mittel zur
redundanten Informationsübertragung, welche zumindest einen
Teil lediglich der in dem mindestens einen Zeitfenster über
30 die Datenbusstruktur (9) übertragenen Informationen auch
über die Versorgungsleitungsstruktur (10) übertragen.
(Figur 1)

